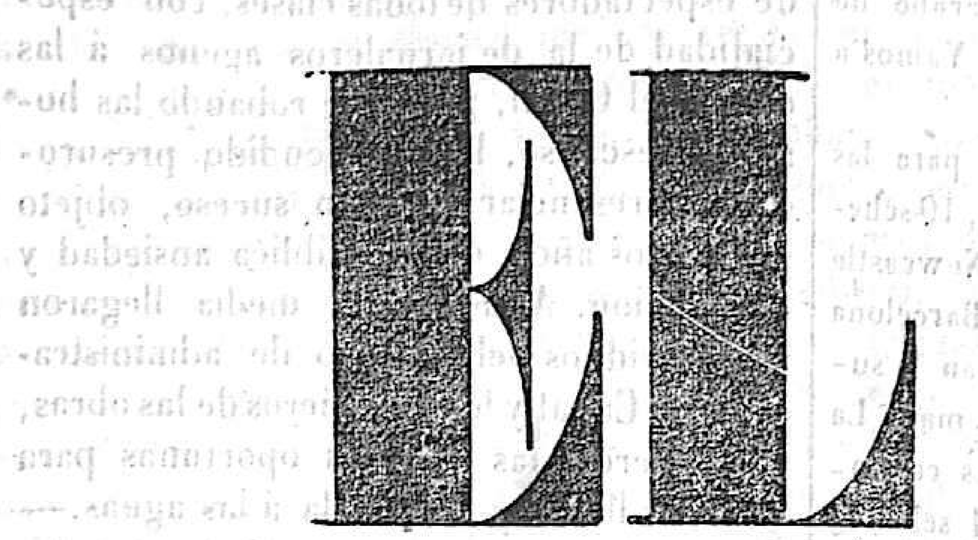
AñoII. —Núm. 289. **Lunes 7 de junio de 1858.** **ISLAS BALEARES.**




EL ISLEÑO.

PERIÓDICO CIENTÍFICO, INDUSTRIAL COMERCIAL Y LITERARIO.

PUNTOS DE SUSCRICION.
PALMA.—Imprenta y Librería de Gelabert.=MAHON.—D. Matías Mascaró.=IVIZA.—D. Joaquin Cirer.

PRECIOS DE SUSCRICION.
En Mallorca, 10 rs. vn. al mes.=En los demas puntos del reino 12 rs. idem, franco de porte.

SOBRE PROTECCION A NUESTRAS ULLAS.

ARTICULO I.

Que la vida de muchos ramos de la industria española será precaria mientras se alimente de combustible estranjero, es cosa de todos sabida. ¿Por qué, pues, no se ha formalizado aun el beneficio, el aprovechamiento de gran parte de los criaderos carboníferos, siendo así que sociedades acaudaladas intentaron á veces hacer esfuerzos, desgraciadamente estériles siempre para el pais que en ellos fundaba halagüeñas esperanzas de engrandecimiento? ¿Cuál puede ser la causa de semejante parálisis en las minas y de tan profunda desmayo en sus esplotadores?

Para entrar de lleno en el exámen de esta cuestion, bueno será poner antes de manifiesto nuestra riqueza en ullas.

Las minas de este género que están hay sujetas al pago del derecho de pertenencia, suben al número de 295, las cuales devengan anualmente 102,431 rs. 27 mrs. El derecho décimo por ciento de esplotacion ha producido á la Hacienda el año que mas (1850), la suma de 13,482 rs. 12 mrs., por 490,035 quintales 50 centésimos de carbon y lignito.

Mas no se crea que este número de quintales, ni aquellas cantidades adeudadas, son la medida cierta del arranque y consumo del mineral. La provincia de Córdoba en 1853 (último año de que tengo noticia), ni un real pagaba al Estado por superficie ó por esplotacion, y por este último concepto tampoco pagaba la de Leon, así como otras varias, sin embargo de su saca conocida.

Contrayéndome al referido año de 1850, hallo que Asturias estrajo para diversos puntos de la Península, inclusos 147,420 quintales de carbon en crudo pertenecientes à la compañia Real Asturiana, libres de todos derechos por gracia especial:

	Quintales carbon.	Quints coak.
	600,659	»
La fabrica de Trubia consumió en el mismo año. libres de derechos. . . .	215,721	»
La de vidrios de Avilés, segun declaracion jurada. .	41,254	»
La de Gijon, segun id. . .	84,000	»
La fundacion de Mieres (id.)	40,000	12,000
La de la Union.	400	»
La del Porvenir.	4,000	»
La Lenense	37,000	»
Introducido en Oviedo segun asiento de puertas. .	20,000	»
	1.043,590	12,100

Por manera que calculando el carbon invertido en cocer cal para abono de tierras, el consumido para usos domésticos en las comarcas contiguas á los criaderos y el ocultado al fisco de las partidas anteriores, bien puede haber subido el arranque de ulla en dicho año, á

	Carbon.	Quints coak.
	1.600,000	»
Leon sacó.	400,000	»
Palencia, segun datos de las oficinas de Hacienda. .	186,515	»
Santander, segun idem. .	10,000	»
Búrgos, id.	12,000	»
Guipúzcoa (lignito) segun el Ingeniero.	5,500	»
Lérida (lignito)	50,000	»
Alicante (lignito).	10,000	»
Valencia (lignito).	5,000	»
Baleares.	40,000	»
Sevilla, segun el Ingeniero.	25 000	»
Gerona, segun id. 20,000 á	25 000	»
Cordoba, id 370,000 y tara vez. . . . . ,	100,000	»
Total	2.769,015	12,700

De los productos de Belmez y Espiel (Córdoba) 300,000 quintales se reducen á coak destinado à Linares. Lo demas va para la fábrica del Pedroso. A esta misma se destina gran parte del carbon de Villanueva del Rio (Sevilla). El de Sabero (Leon) se consume en la Palestina-Leonesa. El de Orbó, Barnedo, Muda, San Felices, San Cebrian (Palencia) se gasta en Madrid y Valladolid. El de San Juan de las Abadesas (Gerona) no baja sino hasta Ripoll y Olot. En una fábrica de Alcoy se quema casi todo el lignito de Alicante. El de Teruel y Lérida sirve para las legias de los alumbres y há tiempo para la fábrica de vidrios de Escarp, cuyos trabajos se suspendieron, así como para fraguas y calderas. Los precios corren una escala desde 20 maravedís á 3 rs. en la bocamina.

Tal es la produccion carbonil de España y su destino. No merece la pena hablar de la turba que se gasta en algunos parajes de nuestras costas oceánicas, ni de la que se empieza á concentrar cerca de Tortosa, pero de gran porvenir.

Poco pienso ocuparme en esta reseña de otras cuencas carboníferas que no sean las de Asturias y Leon, las de Belmez y San Juan de las Abadesas. Ponderar el futuro destino de las demas que tenemos, seria andar divagando, y como sobre objeto ilusorio en gran parte, llevaríame la fantasía, quizás á hacer castillos en el aire, cuya falta absoluta de consistencia habria de descubrir el tiempo.

Diversas son las opiniones que corren válidas acerca de nuestras ullas, así como de la influencia que han de ejercer en la industria española; siendo cuestion esta que viene debatiéndose de muy antiguo, sin que todavia haya alcanzado la práctica resolverla de un modo preciso y para todos convincente. Quien dice que las sustancias estraidas de nuestros veneros son de valer tan escaso, que á duras penas pueden equiparse á las similares mas ruines en calidad de estrañas regiones: quien, al reves las abona como de ley suprema y de tanta estima, que à otras ningunas del mundo rinden parias; solo que carecen de medios de darse á conocer en los mercados: de suerte que unos por su índole pesimista, y otros por un patriótico entusiasmo, apasionados estos y aquellos de su encontrado parecer, y á impulsos quizá del amor propio, que fué siempre mal consejero, traen confusa y revuelta una cuestion de suyo clara y sencilla, y á poca costa susceptible de ser probada en el crisol del análisis y la esperiencia.

Ageno cual estoy á versiones tan exageradas, trato aquí de ver si acierto á determinar los quilates de los ponderados ó deprimidos tesoros que cria el seno de nuestras cuencas, y á indicar en seguida los medios racionales de hacerlos aceptables y provechosos à las industrias; fundándome para ello en el exàmen detenido y estudioso que llevo hecho de las susodichas comarcas, el cual ciertamente significa y vale poco; en *Memorias* facultativas, que signifiean y valen mucho mas; y por último, en la esperiencia, en la comparacion y en el sentido comun, que son siempre los mejores maestros, así como los guias mas seguros.

Sin ferro-carriles generales que atraviesen las provincias de Córdoba y Cataluña, y las de Castilla con direccion á Santader; y sin caminos mineros que de Belmez y San Juan de las Abadesas, así como de Sabero, Orbó y depósito de Reinosa, empalmen con aquellos, las ullas de estas cuencas nunca hallarán mercados convenientes de consumo en la misma Peninsula, ni tendrán, por consiguiente, fácil y franco aprovechamiento en grande escala. La cuestion de arrastres, resuelta en contra de ellas, paraliza su saca y movimiento. Baste decir que el coak, producido muy barato en Belmez y llevado á corta distancia, es decir, á Linares, compite en precio à duras penas con el ingles, que sobre cruzar los mares, se entra tierra adentro, desde Málaga hasta mas de 40 leguas de camino. Algo podrá hacerse sin embargo, y es punto este que tocaré mas adelante.

De suerte que nuestra notable industria carbonera, hallándose reducida por abora á la esplotacion de los criaderos asturianos, de ellos habré de tratar en primer término.

Veamos desde luego su potencia mineral.

Las capas de carbon, descubiertas hasta el dia, vienen á ser 85, desde un pie á tres varas de espesor y de mas ó menos longitud y profundidad: riqueza grande, si bien no tanta como se calcula en la *Memoria* sobre la esposicion pública de 1850, al decirnos que *cuando el carbon faltase en todas partes, el de Sama solo bastaria al surtido de la industria general de Europa, sin agotarse en el transcurso de muchos años; añadiendo que sus criaderos son los mejores de España, é igualan, sino superan, á los mas celebrados de Europa.* Viniendo de otra persona trivial ó menos ilustrada, semejante aseveracion no asombraria; pero en el claro juicio y superior criterio del siempre concienzudo escritor de aquella *Memoria*, no sientan bien los exagerados alardes patrióticos, ni cabe advertirle, pues de sobra lo sabe, cuál sea la ulla de mejor calidad averiguada, como ni tampoco que el consumo anual de ella en Europa pasa y con mucho de cien millones de toneladas, cuya saca, de un grupo reducido de minas como tiene Sama, seria de todo punto imposible. Menos jactancioso el muy competente Sr. Schultz, en su *Vistazo geológico sobre Cantabria, dice ser tal la abundancia de fósil en Asturias, Leon y Palencia, que asegura* (entre las tres provincias juntas) *para una larga série de tiempos, el combustible que pueda necesitarse en España;* no en Europa. Aun calcula que *podria aumentarse su estraccion de Asturias á diez ó doce millones de quintales, como máximun, haciendo los puertos, ferro-carriles y diversos ramales apuntados en su artículo del Boletin de Minas, núm.* 19.

Si esos diez millones de quintales llegaran á estraerse de Asturias, en la cuestion de cantidad habriamos ya triunfado, puesto que actualmente, en todo lo largo de nuestras costas, quemamos (fuera de los buques de vapor) sobre tres millones y medio de quintales de carbon ó coak; aunque es natural que ensanchándose las industrias, sea mayor el consumo cada dia.

¿Puede, por consiguiente, surtir esta ulla nuestros mercados del Mediterráneo, y competir en ellos con la inglesa por su calidad y precio?

Preciso es confesar que hasta ahora fueron mal aprovechados y dieron muy escaso fruto esos elementos de riqueza, no obstante las cuentas galanas que de un siglo acá vienen echando, acerca de los carbones, personas entendidas y conocedoras de aquel antiguo principado. Y como no medran, á pesar de su cuantía, echácase à la carencia de caminos con venientes que faciliten su acarreo y estracion. Ese error, segun mi humilde parecer, ha rebajado la importancia y hecho poco útil un mineral que, siendo de gran valía y susceptible de robusto desarrollo, se crió siempre raquítico y menospreciado: y todo por el afan de desviarle de su verdadero destino, cual es el de servir en primer término á industrias levantadas junto á las cuencas de su yacimiento.

Ciego está quien no vea que en tratándose de estraer á parajes lejanos, por mar, el combustible de Asturias, la solucion está en los fletes, y por cierto en sentido desfavorable.

Vamos, sin embargo, á discurrir acerca de los medios de transporte, con lo que dieron de sí hasta ahora los de Asturias, y luego, apuntaremos por remate los efectos del ferro-carril que de Gijon sube á Sama de Langreo.

Toda nueva via donde existen otras, funda naturalmente su importancia en ofrecer mejores condiciones; ya sea porque facilite mas el convencimiento, ya porque consienta vehículos de mayor cabida, aventajando por lo mismo á las viejas en baratura de portes.

Condiciones son las tres que tuvo muy presentes Casado de Torres al pretender que se hiciese navegable el Nalon. Ya se conocen las consecuencias de tan malhadado proyecto, á las cuales, sea dicho de peso, han de asemejarse siempre las de toda empresa que tenga la veleidad de promover la navegacion de nuestros rios.

Así fué como se llevó el viento aquellas esperanzas tan de ligero concebidas; así fue como despues de invertir muchos millones para proporcionar mas ancha y económica salida al combustible, tuvo de costa cada quintal, en Pravia, 12 reales y no 10 maravedises cual antes se prometiera. Téngase presente que el precio de los carbones, puestos en Gijon, acarreados por bueyes, era entonces de 32 cuartos, segun lo dice Jovellanos, y de tres á cuatro reales trasportados á lomo, segun lo asegura cierta Comision facultativa en oficio de 30 de abril del año de 1830.

Las mismas condiciones buscaron con fundamento mejor los amigos del proyecto de Jovellanos, recomendados por muchos y especialmente por dicha comision, que era de ingenieros, y aun por la Direccion de minas, la cual condolíase en 15 de junio tambien de 1830, de que solo se esportasen anualmente 150,000 quintales de ulla, á causa, decia, del alto precio que le daba su irregular y costosa conduccion á los puertos. Y ¿qué se ha conseguido luego con la magnífica carretera carbonil, acabada ya en 1841? Poner el mineral en Gijon al precio de cuatro reales el quintal, ó cuando mas al precio anterior de 3 reales 26 maravedises. Solo el año de 1850 estuvo una corta temporada á 28 cuartos, en cuyo precio no pudo sostenerse.

Por manera, que se invirtieron asimismo en el camino nuevo sumas cuantiosas, sin ventajas para la baratura, y mas aun sin reembolso posible; toda vez á duras penas alcanzan los derechos recaudados para cubrir los gastos de administracion y entretenimiento. Un viaje redondo de cada carreta, yendo llena y volviendo vacia, porque nunca hay retorno, paga 3 reales en los dos veces, al pasar el primer portazgo, y 9 reales 12 maravedises, en el segundo, incluso en este último el derecho llamado de mareo. La carreteria procedente de Carbahin y parages contiguos, elude una parte de pago, porque rodea y procura no salir al camino real sino por debajo del portazgo primero. Entre los dos satisfacen las caballerias 2 rs. 4 mrs., tambien por ida y vuelta.

¿Ofrece el ferro-carril mejores condiciones en punto á precio?

Con loca prodigalidad se ha construido este camino de hierro, atendiendo á que ha de servir esclusivamente para arrastres de carbon. Otra cosa seria si, teniendo en cuenta lo humilde del negocio y la tosca sencillez del objeto trasportable, si hubiera desde luego partido de una sola via y con angosta base; si, tomando ejemplo de otros paises, y especialmente de los Estados-Unidos de América en casos semejantes, donde hay estrechos caminos de hierro para minas y montes vírgenes, cuya hechura se costea á menos de 60 reales el metro, se hubiesen buscado cursas suaves, por mucho que serpentearan faldeando cerros, nivelando no mas que lo absolutamente preciso, con esplanaciones fáciles, con terraplenes poco lastrados y en el talud sembrando yerba de largas raices para impedir el desmoronamiento; esquivando toda grande fortificacion ó fábrica, y mas aun todo *tunnel*, cual de suyo suelen exigirlo las líneas rectas. Verdad que se harian entonces con mas lentitud los viajes; pero no importando la mayor ó menor tardanza cuando el género no está sujeto á malearse en el tránsito, debe proponerse la celeridad á la baratura de los arrastres, que es el alma del negocio.

Y en medio de tanto afan por el ferro-carril que ha de llevar los carbones, no se concibe tanto descuido de puerto donde se embarquen; siendo inútil el uno sin el consumo del otro. Desde luego el que hoy existe, no consiente mas embarque que el de un millon de quintales al año, ó á lo sumo de millon y medio.

El puerto de Gijon, tal como lo proyectó Mr. Tautet, con un presupuesto de 60 millones, llevado despues á 80 y modificado en seguida, no pasa de ser una quimera en sentido económico. Y no obstante, menester es hacerlo ya de cualquier modo; porque de él pende la vida del ferro-carril y de la industria carbonera.

Para crear ó reformar un puerto, ha de verse ante todo si á ello no se opone la naturaleza, y luego si á los gastos podian corresponder los beneficios.

Reto á todos los ingenieros del mundo á que construyan en Gijon un puerto cuyo coste no pese de manera que acabe por agobiar la industria de los carbones; y los reto con mas conciencia todavía de vencimiento, á que lo hagan duradero y seguro, tal como se necesita, no siendo á fuerza de sacrificios sin contar los gastos de conservacion y limpia que siempre habrán de ser crecidos; y mas caro aun, por cuanto la naturaleza que á ello hace porfiada oposicion, destruiria en breves horas, durante ciertas épocas del año, los trabajos de meses y meses por el récio empuje de corrientes y marejadas. Y luego despues de todo, contados fueron los dias que propicios se prestasen á la entrada y salida de buques, bien que, dentro ya del puerto, se diesen por seguros. Fortuna que en la misma costa hay, á legua y media, otro punto de tantas ventajas como contras presente el de Gijon: hablo de Luanco, cuyo puerto está defendido por el monte Peroño y las puntas de la Vaca y la Garita, y todavía mas alla, por el cabo de Peñas de donde nacen las corrientes generales.

Haciendo en Luanco un malecon, ademas de otras ligeras obras que juntas escasamente podrian costar seis millones de reales, los buques en él amarrados, gracias á los veinte y cuatro piés de agua que allí hay en baja marea, y treinta y uno en marea media, alcanzarian toda la seguridad apetecible. Y este seria entonces un escelente puerto de arribada, de refugio y de espera para los barcos, que acechando ocasion favorable, pasarian en una hora de tiempo á Gijon, no mas que para la carga, y tomando en seguridad otra vez la vuelta de Luanco, aguardarian sin inquietud fácil salida para alta mar. Y en tal caso, dichas obras debe costearlas el gobierno, como de interes general, puesto que no solo han de ser útiles á las velas con rumbo á Gijon, sino tambien á cuantas por fuera corren la zona de Asturias, de la que huyen siempre, cual si buscaran otro derrotero, porque no les ofrece refugio cuando viene un temporal á sorprenderlas.

Mas módico seria asimismo entonces el porteo de la ulla, pues que en la cuestion de fletes entran por mucho los azares y zozobras á que se esponen los buques en parages dados. Y asi Gijon, á beneficio de algun ensanche y otros reparos modestos, quedaria únicamente para carga, que es lo único allí hacedero por lo fácil y poco costoso, lográndose en consecuencia de todo ello que fuesen menores las gabelas sobre el carbon estraido.

Ideas son las que espongo, al tratar de ambos puertos, un tanto dignas de que el gobierno pare mientes en ellas; noporque de mi salgan, sino porque lo aconseja el interes de aquel noble Principado, y porque lo dicta el sentido comun; siendo ademas esta misma, en sustancia, la opinion del muy respetable don Guillermo Schultz, resuelta despues de hondos estudios y de larguísima esperiencia.

Veamos ahora el coste por mar y tierra.

Estuvo facultada la empresa del camino de hierro para fijar el arrastre de los carbones, á razon de 5 rs. por legua y tonelada, como *maximum*, durante los primeros veinte y cinco años; y espirados, estableceria el gobierno la tarifa que considerase conveniente. Pero dicha empresa conciliando los intereses mineros con los suyos, estableció las tarifas mas reducidas de todos los ferro-carriles españoles. Asi es que la línea de Madrid á Alicante trasporta la ulla, por escepcion, á reales 0.006 por arroba y kilómetro, séase á reales 0.48 la tonelada y kilómetro, mientras que la de Langreo arrastra aquel género á reales 0.442 tonelada y kilómetro. Aquella compañía percibe reales 0.08 arroba, ó sean reales 6.40 tonelada, por los derechos de carga y descarga, en tanto que solo exige 2 reales por tonelada. Aquella empresa cobra un derecho de registro de reales 0.36 por espedicion y 5 rs. por repeso de cada wagon y esta nada percibe por semejante concepto. Como se ve, las condiciones no pueden ser mas beneficiosas al comercio. Bueno es advertir, no obstante, y sea dicho de paso, que las carreras continúan porteando la ulla por 8 á 10 maravedises quintal y legua.

Ahora bien: los carbones de Sama, puesto que dista del mar 39 kilómetros, tomando los de menos precio en la bocamina, costarán:

	Reales.	Centimos.
Por compra en Sama una tonelada.	30...	»
Porte hasta Gijon, id. á 0.43 reales tonelada y kilómetro. . . .	17...	55
Derechos de carga y descarga, llamados accesorios idem. . . .	2...	»
Embarque	1...	»
Total por tonelada	50...	55

ó sea 2 rs. 53 cénts. cada un ql.

Esto es en cuanto al carbon en crudo. El arrastre del coak cuesta á reales 0.55, y por consiguiente sube al de tonelada á 24 rs. 45 centésimos. Sin embargo de tan razonable tarifa, ni el comercio de los consumidores han ganado con rebaja, dice la empresa en su última Memoria.

La ulla del Carbayin, 9,998 varas mas cerca de la costa, saldrá á menos por quintal, desde Sama; pero en cambio, la de minas apartadas de la cabeza del ferro-carril que son muchísimas y muy importantes, tendrán coste mayor con su gran esceso como no suceda que la malbaraten, lo cual tarde ó temprano se haria insostenible.

En esto se advierte cuan errado iba el distinguido ingeniero Mr. Paillette, cuando en la revista minera de 1.º de noviembre de 1850, calculando en 65 reales el precio del combustible puesto en Gijon, decia que bastaba y sobraba para triunfar de los carbones ingleses.

Nótese que los derechos de Puerto no los cargo en cuenta, porque ignoro los que hoy sean ó hayan de ser cuando el nuevo se construya.

A la cantidad espresada de reales 2,53 en el crudo por cada quintal, allégase al flete que, por ejemplo, hasta Barcelona, cuantas veces se lleve á título de ensayo, fué de 4 y 4 1/2 reales tiempos atrás, y de 4 1/2 y 5 rs. ahora por quintal; resultando que el coste en babía será de 7 rs. 53 centésimos, ó cuando menos, de 7, 3. Con este precio, calculando sobre el carbon mas barato en la bocamina, de los puntos mas próximos al ferro-carril y á su embarque, y sin cargos siquiera de los derechos de puerto ¿cómo es posible competir con el carbon inglés, que en la misma precitada babía cuesta menos, aun con la añadidura de los derechos de arancel? Y aunque saliera á precio igual el asturiano, ¿quién lo compraria sabiendo que tiene mas volúmen que el inglés, con relacion al peso, y del 5 al 8 por 100 menos de calórico? ¿Quién, ademas, ignora que el azufre de la ulla asturiana quema y destruye en poco tiempo las calderas? ¿Cómo, es, pues, de estrañar su escaso movimiento por el ferro-carril, ni que hayan ganado cosa alguna el comercio ni los consumidores, á pesar de la considerable rebaja de sus tarifas?

Juzgarán algunos exagerado lo que acabo de decir sobre el precio del carbon inglés. Vamos á cuentas.

El de Cardiff, que es el mas propio para las industrias catalanas, cuesta, á bordo ya, 10 schelines 6 dineros tonelada inglesa; el de Newcastle 9 schelines 6 dineros. El flete hasta Barcelona importa 18 chelines, que juntos, forman la suma de schelines 27,6, á 28,6 cuando mas. La tonelada inglesa hace 24 1/5 toneladas catalanas: de suerte que cada quintal sale á 1 scheling 1 dinero, si es Newcastle, ó bien á 1 3, siendo Cardiff. Añádense los derechos de arancel y de arbitrios, que no paga el asturiano, importante 2 reales, 4 maravedises, 6 centésimos por quintal; allégueses todavía la comision de compra, 4 maravedises de descarga en Barcelona, 7 reales por carretada de 25 quintales desde el muelle, y tendremos que su valor, si pasa de 7 reales, no sube á los 7 1/2 de seguros.

Y esto es ahora por razon de las cuestiones de Oriente, que, á Dios gracias, se van haciendo cada dia menos sensibles en las regiones del comercio; pues durante la guerra de Crimea, llegó á costar el flete hasta 43 schelines tonelada desde Inglaterra á la capital de Cataluña; pero en cambio, tambien habia costado 12 schelines solamente, y entonces, es decir, en tiempo normales, el valor de cada un quintal de Cardiff ó Newcastle fluctuaba entre 4 rs. 12 mrs. y 4,18 puesto en la babia de Barcelona.

Queda, por consiguiente, probado que la venta de nuestros carbones no ha de estenderse mas alla de sus puntos actuales de consumo, á pesar de todos los beneficios de tarifa que alcance del ferro-carril: la competencia la tienen resuelta ya los fletes, aun sin contar con los demas accidentes. Esto en punto á precio.

En cuanto á calidad, demostraré en otra artículo como tampoco es posible la competencia por ahora y en mucho tiempo, á causa de los vicios de que adolecen las ullas asturianas; vicios, sin embargo que se irán corrigiendo á medida que se regularice y ahonde su esplotacion por empresas de caudal cuantioso. No se pierda de vista, cuando se trata de un género de tanta balumba y poco precio, que los consumidores no les trae cuenta el comprarlo mediano y mucho menos malo: por esta razon toman el mas superior de Cardiff, ó de Newcastle, segun la aplicacion á que lo destinan; pues malo y mediano lo hay tambien en aquellos parages que no se esporta nunca, y considerado de derecho ó de escasa valía, se aprovecha solamente para usos interiores, junto á sus mismos criaderos.

JOSE GENER.

(América.)

CORREO DE AYER.

MADRID 2 de junio.

Nos anuncian las cartas de Valencia es positivo que S. M., queriendo solemnizar dignamente su viaje al Mediterráneo, dar una prueba de su aprecio á la marina española que tan relevantes títulos tiene á la consideracion del Trono y del pais, y señalar asi la senda que debe seguir la política española, ha manifestado su decidida voluntad de mandar contruir un navio de hélice que tomará el nombre del Príncipe Alfonso. Es esta, en efecto, una necesidad hoy de nuestro estado naval, pues por desgracia los dos lindos navios *Francisco Isabel II*, no disfrutan de la gran ventaja que el genio de las artes ha dado á la marina en nuestros tiempos. Para construir este navio de hélice habrá que hacer algunas obras en nuestros arsenales, de cuyo escelente estado da elocuente muestra, asi el navio *Francisco de Asis*, como la inmejorable fragata *Petronila*.

—Anoche se hizo la prueba de poner las aguas de Lozoya, que por la mañana habian llegado al gran depósito del Campo de Guardias, dentro de la capital, haciéndolas brotar en la fuente provisional construida al estremo de la calle Ancha de San Bernardo.—A pesar del siglo que los encargados de la operacion, el gran receptáculo en cuyo centro se habian de alzar las aguas se hallaba circundado de multitud de espectadores de todas clases, con especialidad de la de jornaleros agenos á las obras del Canal, pero que robando las horas al descanso, habian acudido presurosos á presenciar el gran suceso, objeto por tantos años de la pública ansiedad y especiacion. A las doce y media llegaron los individuos del Consejo de administracion del Canal y los Ingenieros de las obras, y se dieron las órdenes oportunas para abrir las llaves y dar salida á las aguas.—En aquel momento se comprimieron todas las respiraciones y todas las miradas se fijaron en los surtidores por donde habian de brotar los raudales del Lozoya. Cuatro segundos despues, á las doce y treinta y cinco minutos, rompieron con ímpetu prodigioso en cantidad inmensa y elevándose por encima del tejado de las casas que son de cuatro pisos y no pequeña altura. Una descarga general de unánimes aplausos, un entusiasta clamoreo de ardientes ¡*vivas*! y la espresion del gozo mas puro y tambien apasionado acogieron y fueron halagüeña recompensa de los esfuerzos del talento y de la perseverancia.

—Una calaverada estudiantil ha agitado de ayer á hoy nuestra pacífica capital, pero merced al tacto y energía del gobierno y de sus delegados la agitacion ha terminado, y no hay el mas leve temor de que se reproduzca. Hé aquí los hechos con todos sus detalles mas autorizados.

Anteayer recibió aviso el señor Gobernador de la provincia de que algunos estudiantes trataban de turbar el órden. El nuevo plan de estudios dispone que termine el curso el 15 de junio y algunos estudiantes pretendian que acabara este año como en los anteriores, el dia 1.º de dicho mes. La autoridad civil estaba pues sobre aviso, cuando ayer por la mañana le llegaron nuevas noticias de que varios grupos de estudiantes, colocados, en las cercanias de la Universidad, impedian á sus compañeros el entrar en las aulas. Con efecto, desde bien temprano se veian en los alrededores de la Universidad, hasta 200 ó 300 estudiantes, sin otras armas que paraguas y abanicos, pero que no ocultaban su intencion de resistirse á entrar en las cátedras, y de impedir que lo hiciera el resto de sus compañeros. Instantáneamente acudieron á la Universidad el director de Instruccion pública y el Gobernador civil de la provincia. El señor Ochoa conferenciaba con los catedráticos; en tanto que el señor Orobio, á las puertas del edificio consiguió en breve, con solo la fuerza de sus razones, que los grupos se disolvieran poco á poco ó que al menos se alejaran de la Universidad. A las doce del dia, uno de estos grupos, formado por un centenar de estudiantes, se dirigió á la calle de Atocha, y colocado frente al ministerio de Fomento, no lejos de la casa del ex-ministro del ramo, señor Moyano, prorumpió en gritos contra este, como autor como plan de estudios, en que se dispone la prolongacion del curso.

El Gobernador civil de Madrid corrió al momento á la calle de Atocha, haciéndose acompañar únicamente del secretario del gobierno civil, y dando órden para que le siguieran á lo lejos seis municipales de los que componen la guardia del Gobierno. El señor Orobio apeándose de su coche se acercó á los estudiantes, y les aconsejó en términos conciliadores, que respetasen la ley, retirándose á sus casas, ó si eran estudiantes concurriendo á la Universidad. A estas palabras respondieron los estudiantes con gritos. Entonces el Gobernador civil aprehendió por su mano á uno que llevaba una especie de bandera, formada con un pañuelo blanco atado á la punta de un baston, y sujeto este á la estremidad de un paraguas. Al ver preso sus compañeros al estudiante, gritaron que todos querian ser reducidos á prision, y el mismo Gobernador civil se apoderó de otro que se metió entre los brazos, entregando ambos los municipales de su guardia que ya habian llegado al sitio de la ocurrencia. Un poco mas arriba los estudiantes hicieron una corrida general, á fin de libertar á los presos pero

bastó la presencia del Gobernador para contenerlos, lo que prueba lo inofensivo del alboroto. Los estudiantes que han tomado parte en él, eran esclusivamente los de las clases de Filosofía y Derecho en la Universidad Central; pues los de la escuela de Veterinaria, los del Colegio médico-quirúrgico de San Cárlos, y los de las escuelas de san Isidro, permanecieron estraños á lo que pasaba y solo en el colegio de San Carlos, hubo alguna pequeña agitacion, cuando se acercaron á él algunos estudiantes procedentes de la Universidad, pero bastó que los catedráticos diesen por terminadas las clases aquel dia, para que cada uno marchase á su casa. Todavia al medio dia se veia vagar por las calles de Madrid á algun grupo de estudiantes, pero pequeño y de todo punto inofensivo.

El consejo de ministros reunido ayer tarde se ocupó de lo que pasaba y con asistencia del director general de Instruccion pública, acordó que solo se emplearan contra los mal aconsejados jóvenes los castigos reglamentarios que establece el plan de estudios.

Hoy por la mañana ha aparecido fijado en las esquinas de Madrid un bando firmado por el, señor Orobio, en el que se previene que será disuelto por la fuerza pública cualquier grupo de estudiantes que no se separe á la primera intimacion de la autoridad. Los que no están en el secreto de las cosas han creido ver en esto un alarde inoportuno de la fuerza; pero no ha sido mas que una medida de precaucion altamente justificada por las circunstancias. El alboroto de los estudiantes nada tenia ni tiene de político, pero inmediatamente que principió ayer, comenzaron igualmente á agitarse hombres á quienes la autoridad vigila de cerca, y que hicieron objeto de sus deliberaciones si debian ó nó aprovecharse de la agitacion causada por los estudiantes para promover sérios trastornos en la capital. La autoridad ha tenido completo conocimiento de lo que pasaba, y ha sabido ademas que los eternos enemigos del reposo público habian acordado estar á la mira del giro que tomara la cuestion de los estudiantes para aprovecharse de ella si llegaba á tomar incremento. No hubo pues que titubear, y se firmó el bando que hoy ha aparecido en las esquinas, y que ha debido convencer á todos de que la autoridad se halla prevenida y vigilante, y dispuesta á escarmentar á los revoltosos, sea cualquiera la bandera con que se cubran.

Hoy por la mañana se han tocado por otra parte los buenos resultados de las disposiciones adoptadas por la autoridad. Al colegio de medicina y cirugia, á los estudios de San Isidro, y á las escuelas especiales han acudido todos los estudiantes. El señor Gobernador civil presentándose en el colegio de San Pablo ha prodigado justos elogios á los estudiantes que obedecian la ley, y á los catedráticos que ejercian sobre los escolares la influencia necesaria para hacerlos comprender cuáles eran sus deberes.—En la Universidad han entrado á primera hora los estudiantes en sus clases, pero ya á los ocho y media la formacion de nuevos grupos, que impedian la entrada á los escolares, ha hecho necesaria la intervencion de la autoridad civil y de la escolástica. En el interior del edificio se ha fijado un bando en que se previene que serán castigados con faltas sencillas, dobles y aun quintuples los que falten hoy ó mañana á sus clases, y el Gobernador civil de la provincia, presentándose de nuevo delante del edificio de la Universidad, ha hecho dispersar los grupos á las diez y media ya las clases se encontraban concurridas, aunque no tanto como en los dias ordinarios. Todo hace presumir que ya no se repetirán sucesos semejantes á los que acabamos de referir; pero si se repitieran, estamos seguros de dos cosas: de que el gobierno sin dar mas importancia á este acontecimiento que la que verdaderamente tiene, se halla resuelto á que la ley de instruccion pública se cumpla, á que sufran las consecuencias de sus faltas cuantos se opongan al cumplimiento de ella, y castigar, por último con mano fuerte á cuantos se atrevan á turbar el órden. Para que no quede impune ningun desobediente el gobierno ha pedido á los catedráticos que le envien notas de las faltas que hasta 31 de mayo tenga cada escolar, y otra diaria de los que asistan á clase, para proceder por sí mismo á borrar de la matrícula á cuantos desobedezcan las órdenes del gobierno.

—Los fondos públicos han mejorado hoy en la hoy en la Bolsa de Madrid. Tanto del consolidado como del diferido se han publicado operaciones del primero á 40-40 y del diferido á 28-15, unas y otras operaciones al contado. El diferido se ha hecho tambien á 28-40 á fin del corriente ó voluntad. Las acciones de carreteras se solicitaban: Las de 1.° de abril de 1850 á 87-25, y las de 2,000 á 90. Tambien hallaban dinero las de junio de 2,000, sin cupon á 87-50, y las de agosto á 91. Las del canal de Isabel II, quedan ofrecidas á 108. Los cambios no han tenido alteracion.

—Anoche á primera hora la autoridad se apoderó de un hombre en cuyo poder se encontraron todos los atributos con que adornan sus sesiones los sectarios del carbonarismo, y á las tres de la madrugada previas todas las condiciones establecidas por la ley para los registros del domicilio en presencia del alcalde constitucional del distrito y de un escribano, se procedió á la apertura del cajon de una mesa de la redaccion del periódico la *Discusion* en el que se encontraron papeles que la *Discusion* califica de poca importancia y que tenemos motivos para creer de gravedad suma.

—Se desmiente la noticia de que el príncipe de Gallitzin piensa dejar su mision en España á causa del mal estado de salud de su esposa. El príncipe saldrá de Madrid el 10 de junio, dejará á esta en uno de los baños de Alemania, dara una vuelta por san Petersburgo, y volverá á Madrid en el mes de setiembre con su bella y simpática señora, á cuya salud han sentado perfectamente los dulces aires de Andalucía.

—La sociedad económica matritense en sesion estraordinaria, celebrada ayer, acordó representar al gobierno solicitando la próroga de la libre importacion de cereales.

—Parece que se ha entusiasmado tanto S. M. la Reina con la visita que ha hecho últimamente á la escuadra del Mediterráneo, que ha manifestado decidida voluntad de que se construya un navío de hélice de grandes dimensiones. Esta determinacion es tan satisfactoria por lo que en sí es, como por lo que revela; puesto que teniendo que construirse ese navio en nuestros diques, se da á entender que habrá que componer los hoy existentes, ú otros nuevos para las grandes construcciones.

—Por noticias que hemos recibido de Zaragoza sabemos que las personas mas influyentes del partido progresista de aquella ciudad han tenido una reunion en casa del Sr. Bruil, y han acordado retirar su candidatura del general Gurrea, visto que todas las probabilidades de la eleccion para diputado á Córtes están á favor del Excmo. Sr. general D. Jaime Ortega.

ESTRANGERO.

Paris 2 de junio.

Leemos en el *Times*: «Segun partes telegráficos de Boston, el gobierno de los Estados Unidos ha dado órden á todos los recaudadores de aduana para que den aviso de todas las aprehensiones verificadas por los ingleses en el golfo de Méjico. Tambien ha mandado que se armen la fragata *Saratoga* en Nueva York y el brik *Delfin* en Boston para reforzar la escuadra del golfo.

M. Seward ha presentado en el Senado la siguiente proposicion: «El comité de relaciones estrangeras recibirá órden de formular si es necesario una propuesta que permita al Presidente de los Estados Unidos proteger á los buques americanos contra las agresiones inglesas en el golfo de Méjico y en otros puntos.» Esta resolucion se ha aplazado á consecuencia de una observacion de M. Mason.

Casi todos los periódicos de Nueva York publican artículos contra la conducta de los cruceros ingleses que abordan los americanos. Un parte de Washington dice lo siguiente: «El presidente ha pedido esplicaciones á Inglaterra y á España con motivo de las visitas hechas á los buques americanos en las aguas de Cuba.»

Las noticias de Méjico anuncian que el general Juarez y su gabinete habian huido de Colima, alarmados por el aspecto amenazador de los negocios, y se habian establecido en Veracruz, que se ha convertido en la capital provisional del gobierno. Los revolucionarios han obtenido algunas victorias; pero la ciudad de Zacatecas capituló y se rindió á las fuerzas del gobierno; sin embargo volvieron á apoderarse de ella las fuerzas de Vidaurri que la ocupaban aun á la fecha de las últimas noticias. El general Echegaray se apoderó el 17 de Orizaba despues de una corta resistencia. A este triunfo se siguió la caida de Jalapa, de manera que el gobierno está en posesion de las dos carreteras de Veracruz. Todo el pais está sumido en la mayor anarquía »

—Escriben de Nueva Orleans el 18 de mayo.

«El gobierno de los Estados Unidos ha enviado dos fragatas para impedir á los cruceros ingleses que visiten los buques mercantes. Reinaba grande irritacion, porque los buques ingleses habian echo fuego contra los mercantes norte americanos. El 18 el senado adoptó por unanimidad la proposicion del M. Seward.

El 20 se publicó la correspondencia oficial que ha mediado con motivo de las agresiones inglesas. El secretario de Estado M. Cass, pide la cesacion de las visitas á los bupues norte-americanos, y dice que las indemnizaciones de todos los perjuicios se reclamarán á España si no interviene cerca de la Gran Bretaña. Varios buques de guerra han recibido órden de dirigirse á la costa de Cuba.

Segun noticias de la Habana el 15 los marinos de un crucero ingles hicieron una batida y devastaron algunas planteciones en un puerto de Cuba, con el pretesto de buscar negros. Se dice que se formará causa al capitan del puerto por no haberlo impedido.»

PARTES TELEGRAFICOS PARTICULARES.

Madrid, viernes, 4 de junio.

Ha llegado á Vigo el correo de la Habana. En las Antillas no ocurria novedad. Se habia retirado el cónsul español de Tampico.

Bolsa de hoy.—Consolidados 40-50.—Diferida, 28-35.

Valencia, viernes, 4 de junio.

SS. MM. y AA han salido de Valencia á las dos y cuarenta minutos de la tarde. S. M. llevaba mantilla negra. La ciudadela ha hecho la salva de ordenanza. Las tropas cubrian la carrera por donde debian pasar SS. MM. Toda la familia real ha ido á la estacion en carretela descubierta, tirada por seis caballos con penachos. Los ministros, Rdos. Arzobispos y Obispos y la servidumbre de S. M. iban en seis coches de la casa real.

Parte de la escuadra sale para Cádiz.

Paris, viernes, 4 de junio.

Contestando Mr. Disraeli á una interpelacion de M. Kinglake, ha dicho que el emperador de China no ha roto las negociaciones, pero que él (M. Disraeli) se niega á presentar al Parlamento la correspondencia que ha mediado sobre este asunto.

Bolsa de hoy.—3 p. c. francés, 69-50. —4 1|2 p. c. id., 93-40.—Interior español, 38 3|4.—Diferida, 26 5|8.

Lóndres 4.—Consolidados ingleses, 97 3|4.—Diferida española, 27.

Por estracto,

P. J. Gelabert y Pol.

PALMA.

CRONICA RELIGIOSA.

Santo del dia de mañana

SAN VICTORIANO, CONFESOR.

CULTOS SAGRADOS.

Mártes 8.

En la parroquial de San Nicolás se celebrará la fiesta de Corpus con misa solemne música y sermon que dirá D. Manuel Maria Grau y Leal presbítero; y á las cinco de la tarde la acostumbrada procesion que saldrá por la puerta mayor. —Por delante la puerta lateral de dicha iglesia. —Mercado.—Calle des Guixers.—De Brondo. —Borne.—Calle de Pelayres.—Vueltas del Borne.—Plaza de San Francisco.—Calle de Flasquet.—Barretería.—De Sto. Domingo.—Copiñas. —Sagell.—De San Felipe Neri.—Plaza nueva. —Calle de San Miguel.—Den Carrió.—Cuesta den Rata.—Calle de la Riera.—Mercado.—Calle de can Danús.—Calle de Oliver.—Calle de la Cuesta de Ambrós.—De Veri.—De Parpal. —De Puigdorfila.—Calle mayor de San Nicolás; y regresará por la puerta mayor. Se cantará un solemne *Te-Deum* y se reservará el Santísimo.

—En la iglesia de Santa Magdalena á las cinco de la tarde tendrá lugar el ejercicio del dia 8 consagrado á la Purísima Concepcion de la Santísima Vírgen, con música.

AFECCIONES ASTRONÓMICAS DE MAÑANA.

Sale el sol á las... 4 hs. 32 ms.
Pónese.... á las... 7 » 26 »

Hora en que debe señalar el reloj al medio dia verdadero.

Las 11 hs. 58 ms. 29 s.

AVISOS OFICIALES.

ORDEN DE LA PLAZA.

Gefe de dia para mañana: el comandante graduado capitan del regimiento infanteria de Asturias, don Juan Pomares y Garcia.

Servicio de la plaza, Asturies.

El T. C. S. M.—Benito de Amores.

NAVEGACION.

EMBARCACIONES FONDEADAS.

Dia 5.

De Argel en 4 dias laud Sangre, de 20 toneladas, pat. Jaime Alemany, con 4 mar., y lastre.

De Barcelona en 17 horas vapor Mallorquin, de 155 ton., cap. don Antonio Balaguer, con 18 marineros, 31 pas., balija y efectos.

De Malta en 24 dias bergantin Tarta, de 204 toneladas, pat. Francisco Camilleri, con 9 marineros y trigo.

De Bona en 2 dias laud San José, de 30 toneladas, pat. Onofre Bosch, con 5 mar., é id.

De id. en 2 dias id. Lindo, de 30 ton., patron Pedro Vich, con 6 mar., é id.

Dia 6.

De Barcelona en 13 horas vapor Rey don Jaime II, de 332 ton., cap. don Miguel Morey, con 19 mar., balija y efectos.

De Cullera en 4 dias laud Maria, de 50 toneladas, pat. Cristóbal Alzamora, con 4 mar., un pasagero y arroz.

De id. en 4 dias id. San Cayetano, de 37 toneladas, pat. Pablo Ramon Martí, con 4 mar., un pasagero é id.

IDEM DESPACHADAS.

Dia 5.

Para Sevilla laud San Jaime, de 64 ton., patron Jaume Ferrer, con 7 mar. y trigo.

Para Mahon id. Pleta, de 21 ton., patron Damian Roca, con 4 mar., un pas., vino y efectos.



SECCION DE ANUNCIOS.

Al público.

Està para alquilar la tienda de la plaza de Cort, en donde estaba situado antes el despacho de a imprenta de Gelabert. Para su ajuste y demas condiciones avistarse con su dueño *Pas d' en Quint*, número 74, piso principal.

AVISO INTERESANTE.

LA ELEGANCIA.

SASTRERIA DE D. ANTONIO MULET.

Disuelta la sociedad que en union de D. Pedro Sans y Serra constituí para la formacion del establecimiento de Sastrería sito en la cuesta de Santo Domingo que llevaba el título que encabeza estas líneas y al cual presté mi nombre, cumple á mi deber manifestar á mis constantes y apreciables favorecedores, que ninguna participacion tengo ya con el GRAN SURTIDO DE PRENDAS HECHAS que queda subsistente en el mismo local que yo habité; pues desde hoy trabajo por cuenta propia para consagrar todos mis desvelos al servicio que reclaman las personas que me honran con su confianza; y al efecto he fijado mi domicilio y taller frente la *Plaza de San Francisco de Paula*, 30, dándole, por parecerme el mas propio, el título antiguo de LA ELEGANCIA.

Ofrezco pues á todos mi nuevo taller donde se trabajará con la misma perfeccion y economía que lo he hecho hasta aquí, teniendo para satisfacer á todos los que lo deseen un variado y escogido surtido de toda clase de géneros, y contando con el personal necesario para satisfacer los pedidos que la presente estacion reclama.—ANTONIO MULET.

PLUMAS JIULLARD,

platinadas por medio del galvanismo, y cortadas para carácter ESPAÑOL, MISTO É INGLÉS.

Sesenta plumas y un cabo para colocarlas, 5 reales.

Estas plumas, compuestas de materias que no están sujetas á oxidacion, son de un temple tan esquisito que se adaptan á cualquier mano, y la prueba mas eficaz de ello es que las han adoptado muchos establecimientos de instruccion primaria. El público las conoce ya y el gran consumo que de ellas hace es su mejor recomendacion. No puede darse mayor baratura.

Véndese en la imprenta de GELABERT, *Pas d' en Quint, número 74.*

EN LA TIENDA DE LAS *COPIÑAS*, calle de la cadena de Cort, núm 6, entrando en la plaza vieja, se acaba de recibir un variado surtido de géneros propios para la estacion, como son: indianas para vestidos de muger de toda clase, id. de luto y para cortinaje, mosolinas estampadas y blancas, idem bordadas al telar y bordadas á mano para cortinaje, pañuelos crespon de la India bordados y adamascados de 7 á 9 cuartas, corbatas de seda para hombre, pañuelos mosolina, lana de 6 á 9 cuartas, percal blanco liso y con dibujos, bujias espelma de 4 á 6 en libra, id. de toda clase de quincalleria y perfumeria, y otra infinidad de géneros que escusamos mencionar.

Tambien se ha recibido un surtido de loza de Sevilla, y cristaleria de las mejores fábricas de España y Francia; todo á precios sumamente módicos.



DILIGENCIA DE MANACOR Á PALMA

Y VICE-VERSA.

Queda establecido un omnibus de mucha comodidad, que hará su carrera desde Manacor esta ciudad y vice-versa. Saldrá de Manacor los lúnes, miércoles y viérnes á las cuatro de la mañana y de Palma los mártes, juéves y sábados á las dos de la tarde. Los precios de pasage son los siguientes:

Asientos de berlina. . . . . 14 sueldos.
Idem de coche. . . . . 12 »

Se despacha en esta ciudad en la antigua posada de Lluch calle de la Tierra-Santa.

Á LA NOVEDAD PALMESANA.

CUESTA DE SANTO DOMINGO, NÚMERO 34.

En este establecimiento acaba de recibirse una gran variedad de sombrillas de seda, filo-seda y algodon. Las señoras que las tienen encargadas y demas que deseen surtirse de dicho artículo podrán escoger entre una infinidad de dibujos de última moda. Tambien se ha recibido un variado surtido de brazaletes de cemilla y otras clases, pendientes, alfileres, cuchillos, tijeras, cortaplumas, navajas de afeitar muy finas, petacas, portamonedas, jemelos para teatro, anteojos convexos, idem de larga vista desde el infimo precio de 8 rs. á 20, bastones, articulos de perfumeria y otros que se venden á precios cómodos y fijos.

SE DESEA VENDER UN PREDIO, DE unas 4 1/2 cuarteradas de estension, media hora distante de esta ciudad y lindante con el camino de Buñola. En esta imprenta darán razon.

UN OFICIAL DE CONFITERIA, CERERIA y chocolateria desea encontrar casa en donde poder servir en alguno de dichos oficios. En esta imprenta darán razon.

MUEBLES DE LUJO.

Perfeccion, elegancia y solidez.

Gran surtido de cómodas, espejos de todas dimensiones, camas, sofás, consolas, cuadros, sillas, butacas, mesas de juego, mesas con piedra de mármol, y mesitas de mármol tambien para lavarse, y otros muebles de varias clases; todo construido con mucha perfeccion; debiendo advertir que se hará cualquier trabajo que se encargue: tienda de Predo Antonio Bernat, plaza de la Constitucion ó del Borne, número 8.

LA ELEGANCIA.

SASTRERIA Y ROPERIA, CUESTA DE SANTO DOMINGO, NÚMERO 21.

Con el anhelo de agradar à nuestra numerosa y escogida clientela y sobre todo para justificar el buen nombre de que goza este establecimiento, se ha provisto para la presente estacion de un nuevo y variado surtido de géneros y prendas del mejor gusto y de última moda.

Inútil es molestar la atencion del lector con la innumerable nomenclatura de los diferentes artículos últimamente llegados y escogidos personalmente en varias fábricas estrangeras y del Reino que se encuentran en esta VERDADERA ELEGANCIA, y que forman una hermosa coleccion de colores enteramente nuevos que solo á su vista se convencerán nuestros favorecedores que en ellos se ha consultado el gusto mas delicado; unido á esto la perfeccion, exactitud é inteligencia que tiene acreditada el oficial mayor encargado de la direccion del corte, juzgamos no dejará nada que desear, debiendo advertir, que la separacion que se ha tenido por conveniente de D. ANTONIO MULET nada altera en la forma, órden, personal y demas que tenia antes; pues de hecho continuan dirigiéndole los mismos que anteriormente lo hacian.

Liquidacion

de la fábrica de la Merced en el claustro del mismo convento.

30 por ciento de rebaja. Driles, lanillas, driles blancos para la tropa, y patenes.

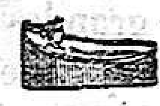
26 telares anchos en venta con máquinas de tapones y todos los utensilios necesarios. Tambien se vende una báscula. Si á alguna persona le conviniere alquilar la fábrica se admitirán proposiciones. Pasado el término de 15 se concluirá la venta.

REMATE.—El sábado 12 del corriente á las ocho de la noche, en la Plaza de Cort, se rematará en pública subasta si la postura acomoda á su dueño, y con arreglo al plan de condiciones que obra en poder del corredor Andres Serra, la casa zaguan y huerto con agua de fuente y de pozo, sita en esta ciudad y calle de Carasas, número 14, manzana 196.

Aviso al público.

En la calle *d' en Granada*, esquina á la de *Doña Mira*, tienda número 26, se hallara un gran surtido de abanicos desde el precio de 2 cuartos hasta el de 10 duros; como tambien pañuelos de diferentes clases como son de guinga, idem guarnecidos para la mano, escambray y otras clases; Orleans; guingas para vestidos; camisas hechas de diferentes clases; crea de hilo puro á 8 cuartos el palmo; y otros varios géneros á precios sumamente módicos.

EL QUE QUISIESE COMPRAR UNA PORcion de enseres de una fábrica de confituras que consisten en 4 calderas, un alambique, varias tinajas de poner licores, una porcion de *cocioles* y otros efectos del arte. En casa del sillero catalan bajo la cuesta de la Pescateria nueva, darán razon.

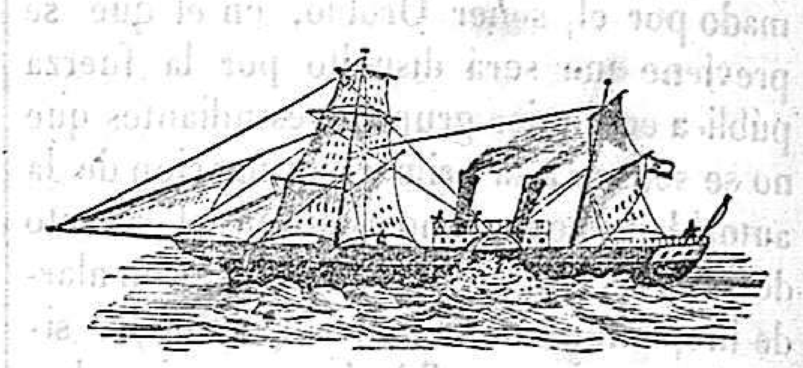


BAÑOS DE AGUA DULCE.

Quedan abiertos á las horas de costumbre, los de la calle *d' en Bordoy*, los cuales fueron propiedad del Dr. Rosselló.

CRIADA.

Se necesita una de buenas circunstancias y que sepa desempeñar los quehaceres domésticos. La que reuna ambas cualidades puede pasar al despacho de esta imprenta, *Pas d' en Quint*, y la informarán.



El vapor correo El Rey D. Jaime II *de la fuerza de 200 caballos, su capitan don Miguel Morey, saldrá de este puerto para el de Barcelona el miércoles 9 de junio á las cinco de la tarde con la correspondencia.*

Admite cargo y pasageros.

Se despacha en la plaza de las Copiñas núm. 44.

TEATRO.

Funcion para esta noche.

13.ª QUINCENA. FUNCION 3.ª

Á BENEFICIO DEL PRIMER BARÍTONO D. DOMINGO DALNEGRO.

Se pondrá en escena por segunda vez la acreditada ópera de mágia y aparato en cuatro actos, música del maestro Verdi, que tantos aplausos ha conquistado en todos los teatos en que se ha representado, con el título de

MACBETH.

Agradecido á las muestras de simpatía que he merecido del ilustrado público palmesano no he vacilado en escoger para mi beneficio una composicion lírica que sea digna de mis favorecedores; si logro el objeto que me he propuesto quedarán satisfechos los deseos de S. S.—*Domingo Dalnegro.*

A las ocho y media.

Entrada 4 rs. Paraiso 2 rs.

DESPACHO DE LA IMPRENTA DE P. J. GELABERT

Pas d'en Quint, número 74.

HIGIENE DEL MATRIMONIO

Ó

EL LIBRO DE LOS CASADOS

en el cual se dan las reglas é instrucciones necesarias para conservar la salud de los esposos, asegurar la paz conyugal y educar bien á la familia.

POR

el Dr. D. Pedro Felipe Monlau.

Segunda edicion revista y aumentada.—Un tomo 24 rs.

PALMA:

Imprenta de Pedro José Gelabert, editor responsable.

Por el Editor
P. J. Gelabert y Gil